تاریخ و تمدّن اسلامی
سال ۱۹، شماره ۴۵، زمستان ۱۴۰۲
صص ۱۱۱-۱۲۸ (مقاله پژوهشی)

Islamic History and Civilization
Vol.19, No.45, Winter 2024

کاروانسرایی گمشده از دوره قاجار: کاروانسرای میانجوب[۱]

سیاوش درودیان[۲]

استادیار گروه معماری و مرمت، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

چکیده

هدف این مقاله یافتن مکان و مشخصات و دلایل گمشدگی کاروانسرای میانجوب در صفحات تاریخ است. این بنا در میان راهی بود که در دوره قاجار، دارالخلافه را به مناطق غرب کشور و از آنجا به عثمانی متصل می‌کرد. در دوره ناصری بر سر این راه مهم چاپارخانه‌ها و کاروانسراهای زیادی ساخته شد؛ نام «میانجوب»، هم به شکل چاپارخانه و هم به شکل کاروانسرا در منابع آن دوره آورده شده‌است. اما ناگهان در منابع تاریخی، دیگر نامی از این بنا در میان نیست و از آنجا که مکان آن و بانی و سایر مشخصاتش نیز نامعلوم بوده، ردی از خود باقی نگذاشته‌است. برای پی بردن به وضعیت و مشخصات این بنا روش پژوهش تاریخی-تحلیلی به کار رفته‌است. در این روش با کاوش و تحلیل منابع تاریخی دوره قاجار به بررسی امکان وجود این کاروانسرا در محل مفروض بین تهران و کرج پرداخته و با مطالعه نقشه‌های تاریخی و بررسی عکس‌های هوایی قدیمی، فرضیه محل استقرار آن به تأیید رسیده‌است. نتیجه این مطالعه نشان می‌دهد که بنا در حوالی وردآورد فعلی قرار داشته و به دلیل قرار گرفتن در کنار نهری که از رود کرج به سمت تهران می‌رفته، میانجوب نامیده شده‌است. یافته‌های این پژوهش همچنین وجه تسمیه، نام بانی اثر و تصویر وی و نیز دلیل نابودی بنا را مشخص می‌کند.

کلیدواژه‌ها: کاروانسرای میانجوب، کاروانسرا سنگی، راه تهران- قزوین، دوره قاجار.

---

۱. تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۶/۲۹؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰

۲. رایانامه: siavashdoroodian@yahoo.com

مقدمه

کاروانسراهای برون شهری در روزگاری که انسان نمی‌توانست فاصله دو شهر را به یکباره بپیماید، نقشی اساسی در سفر و یا حمل کالا داشتند. یکی از راه‌های بسیار مهم باستانی که شرق و غرب جهان کهن را به هم متصل می‌کرد، راهی بود که از شرق خراسان بزرگ آغاز می‌شد، بخشی از آن، ری را به قزوین وصل می‌کرد و ادامه آن به آذربایجان و سپس تا به بنادر دریای سیاه نیز می‌رسید (پیرنیا و افسر، ۱۳۵۰: ۸۶-۸۸). در دوره قاجار و به‌خصوص در دوره ناصری که ترمیم راه‌های قدیمی، ایجاد شبکه‌های پستی و ساخت چاپارخانه‌ها و کاروانسراهای جدید و واردات و صدور کالا مورد توجه بیشتر قرار گرفت، این راه کهن هم که دارالخلافه را به غرب و شمال غرب کشور متصل می‌کرد، بازسازی شد (اعتماد السلطنه، ۱۳۷۴: ۱۰۹). اگر چه مسیر دقیق خود این راه باستانی به درستی مشخص نیست، اما با پیدا شدن منازل میان آن، درک بهتری از کلیت آن به دست خواهد آمد. یکی از منازل میان راه که نام آن در سفرنامه‌ها و خاطرات دوره قاجار، چه به عنوان کاروانسرا و چه به عنوان چاپارخانه بسیار به کار رفته، میانجوب است. اما از دوره‌ای به بعد دیگر نامی از آن در هیچ کجا یافت نمی‌شود. در تمامی تحقیقات جدید نیز هیچ ردی از آن برجای نمانده‌است. حتی مکان آن نیز به درستی معلوم نیست و تنها می‌دانیم که بین راه تهران و کرج بوده‌است. برای یافتن مشخصات بنا و مکان آن، از روش پژوهش تاریخی-تحلیلی استفاده شده‌است. در این روش با واکاوی منابع مکتوب دوره قاجار به بررسی مکان این کاروانسرا در محلی مفروض بین تهران و کرج پرداخته شده و سپس با مطالعه نقشه‌های تاریخی و بررسی عکس‌های هوایی قدیمی، فرض محل استقرار آن به تأیید رسیده‌است. پس از تشخیص مکان بنا، با توجه به منابع مذکور به تاریخچه آن و سازنده آن پرداخته و دلیل گم شدن این بنا در صفحات تاریخ معرفی می‌شود؛ تا با روشن شدن وضعیت یکی از منازل میان راه، قدمی هم به روشن شدن وضعیت خود این راه مهم برداشته شده باشد.

پیشینه پژوهش

درباره خود این کاروانسرا پژوهشی صورت نگرفته، اما در مورد راهی که بنا در کناره آن واقع شده، فریدون عبدلی فرد با توجه به متن‌های قاجاری در دسترس، منازل میان راه را بررسی و نقشه شماتیکی نیز از آن‌ها تهیه کرده که طبق آن، دو راه مشخص از تهران به سمت کرج می‌رود و میانجوب بین کن و کرج، در شمال جاده شوسه واقع شده‌است (عبدلی فرد ۱۳۸۳: ۱۴۹). اشکال اصلی این نقشه شماتیک، علاوه بر عدم توجه به همراستا بودن ایستگاه‌های شاه آباد و میانجوب، بی توجهی به توپوگرافی زمین و عدم امکان ساخت جاده مفروض است (تصویر ۱).

راهی که بنا بر آن واقع بوده‌است

این بنا بر سر راه تهران به قزوین قرار داشته‌است. اما مشکل اصلی آن است که در دوره قاجار بین تهران و قزوین چندین راه متفاوت وجود داشته که مسیر درست هرکدام امروزه به شکل دقیقی مشخص نیست. در کتابچه «تشخیص منازل و فرسخ ممالک محروسه» در سال ١٢٦٧ه‍ (۱۸۵۱م) فاصله بین تهران تا سلیمانیه (کرج) ۷ فرسخ ذکر شده و نامی هم از میانجوب نیست (آل داوود، ۱۳۸۹: ۴۲-۴۳). میرزا حسین فراهانی (در سال‌های ۱۳۰۲-۱۳۰۳ه‍/۱۸۸۴م) در مورد راه‌های تهران به قزوین شرح کاملی ارائه می‌دهد: «یکی آنکه از طهران به کن می‌رفت و از کن به قریه کردان و از کردان به قریه قشلاق و از قشلاق به حصارک و از قریه حصارک به قزوین ... و یك جاده دیگر از تهران به قریه «ولی گرد» و از ولی کرد به «گازرسنگ» و از گازرسنگ به عبدالله آباد و از آنجا به قزوین می‌رفت ... و یکی دیگر از طهران به «میان جوب» آمده و از میان جوب به ینگه امام و از ینگه امام به عبدالله آباد و از آنجا وارد قزوین می‌شد. این سه راهی معمولی مکاری بود و یک راه هم مخصوص چاپار بود که از تهران به میانجوب آمده و از میان جوب به سنقرآباد (ده کیلومتری غرب کرج، ۴ کیلومتری راه کرج ـ قزوین) و از آنجا به قزوین میرفت» (فراهانی، ۱۳۶۲: ۱۵-۱۶).

بنابراین مشخص می‌شود که در این سال‌ها، دست‌کم یکی از راه‌های تجاری به میانجوب می‌آمده و در عین حال نیز میانجوب یکی از توقفگاه‌های چاپارها بوده‌است. ازاین‌روی باید دید که آیا اینجا صرفا کاروانسرایی بوده که از آن برای چاپار هم استفاده می‌شده یا همزمان یک کاروانسرا و یک چاپارخانه در آنجا وجود داشته‌است. وجود چاپارخانه‌ای که برای خدمات‌دهی به کاروان‌ها هم مورد استفاده باشد (برعکس حالت اول) نامحتمل است، چنانکه لرد کرزن[۳] حدود پنج سال بعد از میرزا حسین فراهانی، در سال ۱۳۰۷ه/۱۸۸۹م از ساختمان‌های نسبتا مجهز میان راه در برابر چاپارخانه گزارش می‌دهد:

«ایستگاه‌های بین راه ساختمان‌هایی آجری است که وسایل پاکیزه‌ای برای توقف شبانه دارد و عبارتند از کاونده، قشلاق، ینگی امام، حصارك و شاه‌آباد. [...] راه پستی سابق که علاقه‌مندان به سفر چاپاری ممکن است ترجیح بدهند از جنوب جاده درشکه‌رو می‌گذرد و چاپارخانه‌های آن در عبدل‌آباد سفرخوجه یا خواجه، سنقرآباد و میانجوب است» (کرزن، ۱۳۸۰: ۷۵).

اولین اشاره به وجود یک چاپارخانه بین راه تهران و کرج در سفرنامه ادیب الملک به سال ۱۲۷۳ه/۱۸۵۶م است، بی آنکه نام آن را ذکر کند: «از قریه کن شمیران تا سلیمانیه و کرج چهار فرسنگ بیشتر است و همه آن دشت و صحرا به جهت کشت و تماشا [...] در عرض راه به جز یک چاپارخانه دیگر آبادانی ندارد لیکن در خارج راه چهار پنج قلعه دیده‌ام» (ادیب الملک، ۱۳۴۹: ۲۷). اما اولین باری که نام میانجوب به میان می‌آید در سفرنامه کنت دو گوبینو[۴] به سال ۱۲۷۴ه/۱۸۵۷م است. وی از منزل میانجوب (در متن اصلی: Meyandjuk) به عنوان «چاپارخانه» (در متن اصلی: Tchaparkhanéh) و نه «کاروانسرا» نام برده‌است (Gobineau, 1859: 488).

---

3. George Nathaniel Curzon

4. Joseph Arthur de Gobineau

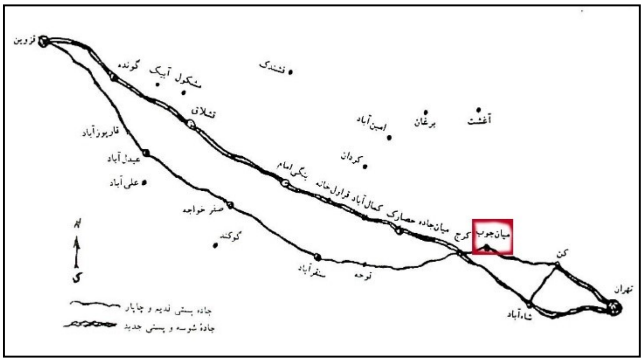
لیکلوما[5] در سال ۱۲۸۳ه/۱۸٦٦م از میانجوب به عنوان آخرین منزل پیش از تهران نام برده، اما مشخص نکرده که در آنجا در چاپارخانه استراحت کرده یا در کاروانسرا (Lycklama, 1873: 173-174). اولین باری که هم به نام «چاپارخانه» و همزمان به وجود «کاروانسرا» اشاره شده، در «روزنامه سفر گیلان» ناصرالدین شاه به سال ۱۲۸٦ه (۱۸٦۹م) است: «قدری که رفتیم کنار نهر مستوفی الممالک به نهار افتادیم. بعد از ناهار باز سوار کالسکه شده راندیم. هوا گرم بود. به میانجوب که رسیدیم، چادری چند، دم چاپارخانه به نظر رسید. پرسیدیم مال تیمور میرزا بود. خودش هم با قوشچی‌ها و غیره آمدند. گفت: امشب اینجا برای شکار می‌مانم. کاروانسرایی هم ساخته بودند. محمدعلی‌خان رفت، پرسید، آمد، گفت: میرزا زین العابدین مرحوم ساخته‌است، ناتمام است» (ناصرالدین شاه، ۱۳۶۷: ۶۵-۶۶).

بنابراین به نظر می‌رسد که کاروانسرا بعد از چاپارخانه و در نزدیکی همان ساخته شده بوده‌است. به علاوه مشخص می‌شود که بنای کاروانسرا در این تاریخ ناقص بوده و بانی آن هم درگذشته بوده‌است.

موقعیت مکانی بنا

همان طور که ذکر شد در نوشته میرزا حسین فراهانی و لیکلوما این بنا آخرین منزل پیش از تهران بوده‌است. در نقشه شماتیکی که فریدون عبدلی فرد تهیه کرده، دو راه مشخص از تهران به سمت کرج می‌رود و میانجوب بین کن و کرج، در شمال جاده شوسه واقع شده‌است، بدون آنکه جای کاروانسرا به طور روشنی مشخص گردیده باشد. به علاوه ایستگاه شاه آباد و میانجوب نیز در یک راستا قرار ندارند. یعنی از میانجوب تنها می‌توان به کن رسید، نه به شاه آباد. (تصویر ۱)

5. T. Martinus Lycklama



تصویر۱: نقشه شماتیک مسیرهای بین تهران و قزوین (عبدلی فرد، ۱۳۸۳: ۱۴۹)

اما با بررسی عکس‌های هوایی می‌توان دریافت که به دلیل وجود رشته کوه‌های البرز، هیچ جاده‌ای نمی‌تواند از شمال جاده فعلی عبور کند. زیرا مجبور است به جای دشت از میان کوه بگذرد. (تصویر ۲)



تصویر۲: مکان کن (راست) و کرج (چپ) روی عکس هوایی سال ۱۳۳۴ش

(سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح- عکس‌های هوایی شماره ۵۴۳۱- ۱۵۸ و ۵۴۳۳-۱۵۸)

به علاوه با بررسی خاطرات و سفرنامه‌ها در می‌یابیم که بر خلاف این طرح شماتیک، شاه آباد و میانجوب در یک راستا قرار داشته‌اند. ناصرالدین شاه در روزنامه خاطرات در سفر سوم فرنگستان، وقتی به سمت تهران باز می‌گشته نوشته‌است: «راندیم تا رسیدیم به میانجوب، نرسیده به شاه آباد از نهر یافت آباد که در شب از جلوی سراپرده می‌گذشت رد شده رفتیم آن طرف از برای نهار» (ناصرالدین شاه، ۱۳۷۳: ۱۳۴).

برعکس مورد بالا، محمدحسن‌خان اعتمادالسلطنه مسیر را طوری شرح داده که چاپارخانه میانجوب و کن در یک راستا قرار می‌گیرند: «چهار به غروب مانده از سنقرآباد بیرون آمده از کرج که گذشتم [...] به شوق آستان همایون بدون اینکه به چاپارخانه میانجوب رفته اسب عوض کنم، یکسر اسب‌های وامانده را تاخته دو از شب رفته [...] وارد عمارت کن و شرفیاب حضور مبارک شدم» (اعتماد السلطنه، ۲۵۳۶: ٦۷).

بنابراین میانجوب باید نقطه تلاقی دو راهی باشد که یکی از شاه آباد و دیگری از کن به سمت کرج می‌رفته‌است. آنچه با این تحلیل مطابق است، نقشهٔ اشتال[6] است. این نقشه که «نقشه راه‌های شمال ایران»[7] نامیده شده، منتشره به سال ۱۸۹٦م (۱۳۱٤ه) و با مقیاس ۱/۸۲۵۰۰۰ است. (تصویر ۳)



تصویر۳: بخشی از نقشه اشتال (نقشه راه‌های شمال ایران) در سال ۱۸۹۶م و جای میانجوب روی آن
(Stahl, 1896: 40)

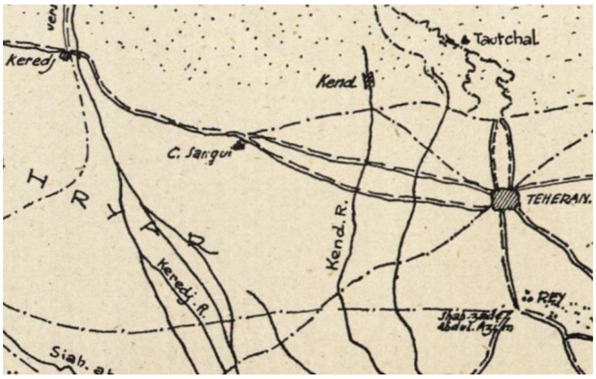
---

6. A. F. Stahl

7. Reiserouten im nördlichen Persien

با بررسی این نقشه می‌توان دانست که میانجوب در جنوب وردآباد (وردآورد فعلی) قرار داشته‌است. این نقطه درست جایی است که در نقشه‌های دیگر به وجود کاروانسرایی به نام «کاروانسرا سنگی» یا «کاروانسرا سنگ» برمی‌خوریم. از جمله این نقشه‌ها می‌توان به نقشه ماکسیم سیرو[۸] (تصویر ۴) و همین طور به نقشه کلایس[۹] (تصویر ۵) اشاره کرد.

در نقشه سال ۱۹۳۸م سیرو که به سال ۱۹۴۹م منتشر شده، راهی که از کن به میانجوب می‌آمده و همین طور دو جاده کرج (جاده قدیم و جاده مخصوص) کاملا مشخص است و کاروانسرا در محل تقاطع این دو جاده قرار گرفته‌است.

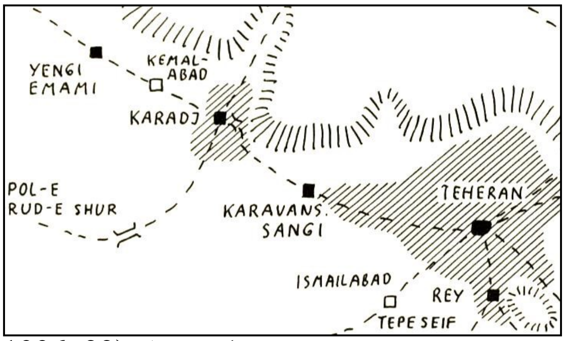


تصویر ٤: بخشی از نقشه ۱۹۳۸ ماکسیم سیرو و کاروانسرای سنگی روی آن
(Siroux, 1949: 140)

8. Maxime Siroux

9. Wolfram Kleiss

در نقشه کلایس هم، این بنا به نام کاروانسرای سنگی در همین مکان معرفی شده‌است.



تصویر ۵: بخشی از نقشه کلایس و کاروانسرای سنگی روی آن (Kleiss.1996: 22)

بنابراین می‌توانیم با قطعیت بگوییم، کاروانسرایی که روزگاری به نام «کاروانسرای میانجوب» شهرت داشته، از اوایل نیمه اول قرن بیستم و به خصوص پس از متروکه شدن، با نام «کاروانسرای سنگی» معرفی شده‌است.

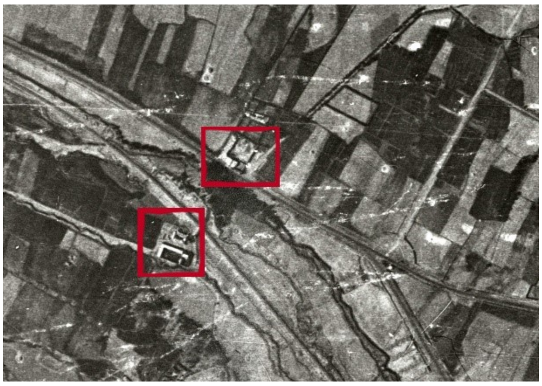
مشخصات کاروانسرا

کاروانسرای میانجوب یا همان کاروانسرای سنگی، امروز به کلی نابود و در جای آن ساختمان‌های دیگری احداث شده‌است. اولین گزارشی که درباره مشخصات و وضعیت کاروانسرا در دست است، همان گزارش کوتاه ناصرالدین شاه در روزنامه سفر گیلان است (مذکور در بالا) که مشخص می‌کند کاروانسرا در سال ۱۲۸٦ﻫ (۱۸٦۹م) ناتمام بوده و بانی آن نیز درگذشته است. هشت سال بعد، در سال ۱۸۷۷م کارلا سرنا[10] شب را در این کاروانسرا گذرانده بوده، اما ما هیچ اطلاعی از اینکه آیا بنا به پایان برده شده بوده یا خیر و در این صورت چه کسی بنا را به پایان برده، نداریم. سرنا همچنین به کثیف بودن کاروانسرا و وجود اتاقکی زیر (یا احتمالا کنار) در ورودی بنا اشاره دارد که مهمانخانه‌چی در آنجا زندگی می‌کرده‌است.

10. Carla Serena

«روز اول کاروان ما در چهار فرسنگی تهران، در کاروانسرای «میانجوب» که نامش را از آبادی نزدیک گرفته‌است توقف کرد. به طوری که همه می‌دانند، کاروانسراها در حقیقت مهمانخانه‌های ایران هستند. هیچ‌جا کثیف‌تر از اطاقك‌های تاریك و بدون پنجره این دخمه‌ها نیست. باید قبل از مستقر شدن در کاروانسراها، به تمیز کردن اطاق‌ها پرداخت؛ چون آن‌قدر از مسافران دیگر کثافت به جای می‌ماند که حتی نمی‌شود در داخل آن راه رفت. ولی بعد از آنکه جارو به حرکت درآمد و فرش‌ها پهن شدند و آنگاه سماور به جوش آمد و چای دم کشید، این خانه محقر رنگ و هوای دیگر به خود می‌گیرد. [...] کاروانسرای میانجوب مانند همه کاروانسراهای دیگر از طرف مالک به یک نفر مهمانخانه‌چی اجاره داده شده بود. [...] مهمانخانه‌چی در اتاقکی زیر در ورودی زندگی می‌کند و شبها در را از پشت می‌بندد» (سرنا، ۱۸۸۳: ۲٤۲-۲٤۳).

در عکس هوایی سال ۱۳۳٤ش متعلق به سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، هنوز دو بنا در محل دیده می‌شوند که به نظر یکی کاروانسرا و دیگری به احتمال همان چاپارخانه میانجوب بوده‌است. (تصویر ٦)



تصویر ۶: بخشی از عکس هوایی سال ۱۳۳۴ش.

(سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح- عکس هوایی شماره: ۵۴۳۱- ۱۵۸)

در عکس هوایی سازمان نقشه برداری که در سال ۱۳٤۵ش گرفته شده، اگرچه ساخت و سازهای زیادی در اطراف کاروانسرا وجود دارد، اما هر دو بنا هنوز به وضوح دیده می‌شوند. (تصویر ۷)



تصویر ۷: بخشی از عکس هوایی سال ۱۳۴۵ش.
(سازمان نقشه برداری کشور- عکس شماره: ۳۶۵-۵۰۰۱-۶۶)

خوشبختانه کلایس در تاریخ ۱۹۷۶/۶/۳م از بنا بازدید و گزارشی کوتاه از آن را به همراه پلان بنا (تصویر ۸) و دو قطعه عکس منتشر کرده‌است (تصویرهای ۹ و ۱۰). ترجمه متن آلمانی کلایس چنین است: «مکان: ۲۲ کیلومتری شرق کاروانسرای کرج، در راه قزوین، بین کرج و تهران، پایتخت ایران».

نوع: درمیان برج‌های مدور گوشه که با دیوارهایی از سنگ‌های نامنظم حفاظت می‌شوند، بنای آجری ناتمام بدون ایوان قابل تشخیصی قرار دارد که به شکل کاروانسرای حیاط داری طرح شده‌است.

ابعاد: ابعاد خارجی بدون پیش آمدگی برج‌ها ٦۸x۶۱ متر، ابعاد حیاط تقریبا ۳۶٫۵ x ۳۱٫۵ متر است.

مواد و مصالح: دیوارهای خارجی با سنگ شکسته (نامنظم)، بناهای داخلی با آجر اجرا

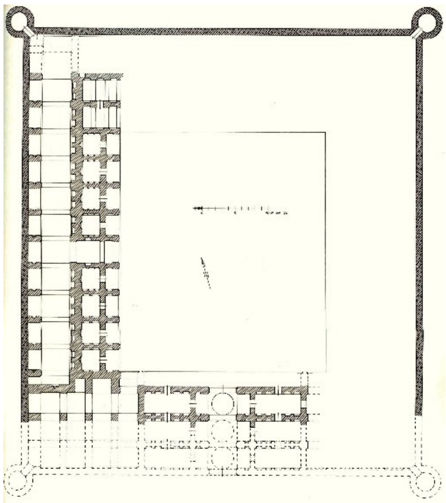
شده‌است.

ویژگی‌ها و وضعیت ساختمان: وضعیت کنونی ساختمان در سال ۱۹۷۶ ویرانه است و مدخل ورودی قربانی تعریض جاده تهران به کرج شده‌است. در این میان خود ساختمان نیز تا حد زیادی فروریخته و نابود شده‌است.

کتیبه: ندارد.

تاریخ‌گذاری: ساخت بنا در قرن ۱۹. دیواره خارجی و برج‌ها به احتمال زیاد قدیمی‌تر» (Kleiss, 1996: 101).

در گزارش کلایس دو مورد جالب توجه وجود دارد: اول اشاره به ناتمام بودن بنا که در سفرنامه ناصرالدین شاه به آن اشاره شده بود و دوم دیوارهای خارجی سنگی که سبب «سنگی» نامیده شدن بنا پس از دوره اولیه بوده‌است.



تصویر ۸: پلان کاروانسرای میانجوب (کاروانسرای سنگی).
(Kleiss, 1996: 105)



تصویر ۹: داخل حیاط کاروانسرا. (Kleiss 1996: Tab. 15,3)



تصویر ۱۰: جبهه تخریب شده سمت جاده (Kleiss 1996: Tab.15,4)

وجه تسمیه بنا

نام میانجوب به سبب نهر آبی که از کرج به تهران آورده شد، رواج یافت. از آنجایی که این مکان تقریبا در میانه راه واقع بود، به میانجوب معروف شد. این نهر گویا در سال ۱۲۶۲ه احداث شده بوده‌است: «هم در این سال آب رود کرج که پیش بدان اشاره نمودیم به خارج شهر طهران جاری شد و موکب همایون از قصر قاجار به تماشای این نهر تشریف‌فرما شده بعضی تشریفات به عمل آمد» (اعتماد السلطنه، ۱۳۶۷: ۱۶۷۹).

بانی احداث این نهر، همچنان که پیشتر در روزنامه سفر گیلان ناصرالدین شاه آورده شد، مستوفی الممالک بوده‌است. ظل السلطان هم درست همین مطلب را ذکر کرده و مقدار بده آب آن را نیز بیست سنگ ذکر نموده‌است: «دو نهر کوچک در نزدیکی تهران عبور می‌کند. یکی کرج و یکی جاجرود و ممکن است این دو نهر را به تهران بیاورند. چنانکه نهر کرج را من خود به شخصه دیدم آبش به قرب بیست سنگ مرحوم میرزا یوسف مستوفی الممالک وارد کرده و الان ممر او موجود است» (ظل السلطان، ۱۳۶۲: ۷۵-۷۶).

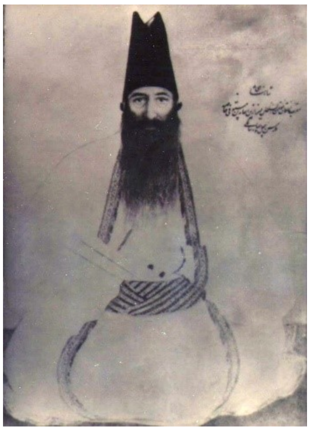
درخور ذکر است که عبدالله مستوفی سازنده این نهر را برخلاف موارد پیشین حاجی میرزا آقاسی معرفی کرده‌است: «یکی از کارهای مهم فلاحتی حاجی میرزا آقاسی کشیدن نهری از رودخانه کرج برای یافت‌آباد و وسفنارد است که بعدها موجب آبادی کلاك و گرم‌دره و میانجوب و عده زیادی از دهات که امروز از این نهر مشروب می‌شوند شده‌است. این نهر را حاجی میرزا آقاسی به‌وسیله سربازهای فوج خلج قم کنده است، آبی هم که امروز از کرج برای تهران می‌آید تا سه چهار کیلومتر از همین نهر است و بعد به نهر علیحده می‌افتد و بالاخره از مجرای زیرزمینی به شهر تهران می‌رسد» (مستوفی، ۱۳۲۴: ۵۱).

سازنده بنا

همانطور که در بالا آورده شد، ناصرالدین شاه در روزنامه سفر گیلان به سال ۱۲۸۶ه «میرزا زین‌العابدین مرحوم» را سازنده کاروانسرا دانسته، اما اشاره دیگری نکرده‌است. خوشبختانه دو سال بعد از وی به سال ۱۲۸۸ه، زمانی که میرزا علی سررشته‌دار به سمت تهران می‌رفت، نام کامل سازنده بنا را ذکر کرده‌است. در چاپ عکسی سفرنامه وی که ایرج افشار آن را منتشر کرده، چنین آمده‌است: «از اینجا به طرف دارالخلافه که هفت فرسنگ مسافت داشت روانه گردید. پس از طی سه فرسنگ مسافت به کاروانسرای میانجوب ملک مرحوم میرزا زین العابدین البرز رسید. کاروانسرایست وسیع و معمور. در حوالی آن دکاکین و چای‌پزی و قهوه-خانه داشت» (سررشته دار، ۲۵۳۷: ۱٤٦).

میرزا زین‌العابدین البرز، فرزند میرزا حسن البرز و از مستوفیان دوره قاجار بوده‌است که کارهای خیریه بسیاری در نقاط مختلف به انجام رسانده بود. وی در تبریز در اوایل سلطنت ناصرالدین شاه، ریاست گمرکات را به عهده داشت و قبل از ۱۲۸۷ه در گذشته است (عبدلی آشتیانی، ۱۳۹۲). از جمله کارهای دیگر وی که ناصرالدین شاه نیز به سال ۱۲۸۷ه در پل دلاک (میان راه قم) نام برده آبادانی آن منطقه است (ناصرالدین شاه، ۱۳۷۲: ۲۲۶). همچنین از «قهوه خانه میرزا زین‌العابدین البرز» نیز قبل از رسیدن به حوض سلطان (از سمت قم به تهران) در سفرنامه عتبات، که نویسنده آن ناشناس است، صحبت شده‌است (سفرنامه عتبات، ۱۳۹۱: ۳۹۲).

در سایت «دنیای زنان در عصر قاجار» تصویری از میرزا زین‌العابدین البرز به شماره 912A4 از مجموعه کامران دولتشاهی منتشر شده که به نظر تنها تصویر به جای مانده از وی است. (تصویر ۱۱)



تصویر ۱۱: تصویر میرزا زین العابدین البرز. در کنار عکس نوشته شده: «مقرب الخاقان مؤتمن السلطان میرزا زین العابدین مستوفی خاصه در سن چهل و چهار سالگی»
(مؤتمن السلطان، میرزا زین العابدین البرز. (۱۳۹۰، ۲۵ بهمن)).

نتیجه

راه ری به قزوین از دوره ناصرالدین شاه به‌جهت ارتباط بیشتر با اروپا، اهمیت زیادی یافت و با ساخت چاپارخانه‌ها و کاروانسراهای جدید و واردات و صدور کالا رونق بیشتری یافت. مسیر دقیق خود این راه باستانی به درستی مشخص نیست، اما با پیدا شدن منازل میان این راه، می‌توان درک بهتری از کلیت آن به دست آورد. یکی از منازل میان راه که نام آن در سفرنامه‌ها و خاطرات دوره قاجار، چه به عنوان کاروانسرا و چه به عنوان چاپارخانه بسیار به کار رفته، میانجوب است که نه جای آن و نه سایر مشخصات این اثر امروزه بر ما مشخص نیست. این مطالعه روشن ساخت که در میانه راه تهران به کرج و در کنار نهری که مستوفی-الممالک در سال ۱۲۶۲ه از رود کرج به سمت تهران کشید، نخستین چاپارخانه این راه از سمت تهران، با نام چاپارخانه «میانجوب» احداث شده بود. در فاصله سال‌های ۱۲۷٤ تا ۱۲۸٦ه، در زمانی که درست بر ما معلوم نیست، میرزا زین‌العابدین البرز که مردی نیکوکار و از مستوفیان دوره ناصری بود، در نزدیکی این چاپارخانه دست به ساخت کاروانسرایی زد که با مرگ او ناتمام ماند و به همان نام «میانجوب» مشهور شد. این که پس از مرگ وی بخش‌های دیگری از بنا تکمیل شده یا نه، مشخص نیست؛ اما گزارش‌های تاریخی حکایت از آن دارد که کاروان‌ها از این کاروانسرا (اگرچه ناتمام) استفاده می‌کردند از آنجا که دیواره‌های خارجی این بنا از سنگ بوده، از اوایل قرن بیستم به نام «کاروانسرای سنگی» معروف و نام قبلی آن به فراموشی سپرده شد. در جریان تعریض راه تهران-کرج در دوره پهلوی، قسمت‌های خارجی ضلع ورودی (ضلع جنوبی) آن تخریب گردید. خوشبختانه در این زمان کلایس یک نقشه و دو قطعه عکس از کاروانسرا تهیه کرد. اما در نهایت، در جریان راه‌سازی‌های اخیر کل این بنا که حتی در فهرست آثار ملی نیز به ثبت نرسیده بود، نابود گشت.

کتاب‌نامه

آل داوود، سیدعلی (۱۳۸۹). چاپارخانه‌های ایران در عصر امیرکبیر. گزارش میراث ۲ (۴۲-۴۳): ۲۰-۲۷.

ادیب الملک، عبدالعلی (۱۳٤۹). دافع الغرور. به کوشش ایرج افشار. تهران: خوارزمی.

اعتماد السلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۷). تاریخ منتظم ناصری ج۳. تصحیح محمد اسماعیل رضوانی. تهران: دنیای کتاب.

اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۲۵۳٦). سفرنامه صنیع الدوله (از تفلیس به تهران). به کوشش محمد گلبن. تهران: انتشارات سحر.

پیرنیا، محمدکریم؛ افسر، کرامت الله (۱۳۵۰). راه و رباط، تهران: انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.

سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح- عکس‌های هوایی شماره ۵٤۳۱- ۱۵۸و۵٤۳۳-۱۵۸

سازمان نقشه برداری کشور- عکس شماره: ۳٦۵-۵۰۰۱-٦٦.

سررشته دار، میرزا علی (2537). سفرنامه راه تبریز به تهران. فرهنگ ایران زمین (۲۳): ۱۰۹-۱۴۷.

سرنا، کارلا (۱۳۶۲). سفرنامه مادام کارلاسرنا (آدمها و آیینها در ایران). ترجمه علی اصغر سعیدی. تهران: زوار.

سفرنامه عتبات (۱۳۹۱). تصحیح سید خلیل طاوسی. پیام بهارستان ۲ (۱۵): ۳۱۹-۳۹۳

ظل السلطان، مسعودمیرزا (۱۳۶۲). تاریخ سرگذشت مسعودی. تهران: دنیای کتاب.

عبدلی فرد، فریدون (۱۳۸۳). چاپارخانه‌ها و راه‌های چاپاری ایران. ج ۱. تهران: هیرمند.

عبدلی آشتیانی، اسدالله، مهدی سلیمانی آشتیانی (۱۳۹۲). پیشینه و موقوفات مدرسه علمیه صاحب الامر آشتیان. وقف میراث جاودان (۸۲): ٦۷-۱۱٤.

فراهانی، میرزا محمدحسین (۱۳۶۲). سفرنامه میرزا محمدحسین فراهانی. به‌کوشش مسعود گلزاری. تهران: انتشارات فردوسی.

کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۸۰). ایران و قضیه ایران. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

مؤتمن السلطان، میرزا زین العابدین البرز. (۱۳۹۰، ۲۵ بهمن). در: دنیای زنان درعصر قاجار بازیابی شده در ۱۳۹۲/۱۰/۱۷، از: http://www.qajarwomen.org/fa/items/912A4.html

مستوفی، عبدالله (۱۳۲۴). شرح زندگانی من. ج۱. تهران: انتشارات علمی.

ناصرالدین شاه (۱۳٦۷). روزنامه سفر گیلان. تصحیح منوچهر ستوده. گیلان: مؤسسه فرهنگی جهانگیری.

همو (۱۳۷۲). شهریار جاده‌ها. به کوشش محمدرضا عباسی و پرویز بدیعی. تهران: سازمان اسناد ملی ایران.

همو (۱۳۷۳). روزنامه خاطرات ناصرالدین شاه در سفر سوم فرنگستان، ج۳. به‌کوشش محمد اسماعیل رضوانی و فاطمه قاضیها. تهران: سازمان اسناد ملی ایران.

Gobineau, Comte de (1859), *Trois ans en Asie*, Paris: Librairie de L. Hachette et Cie.

Kleiss, Wolfram (1996). *Karawanenbauten in Iran* (Teil.1). Berlin: Dietrich Reimer.

Lycklama, T. Martinus (1873). *Voyage en Russie , au Caucase et en Perse, dans la Mésopotamie, le Kurdistan, la Syrie, la Palestine* (Tome II). Paris & Amsterdam: Bertrand & Langenhuysen.

Siroux, Maxime (1949). *Caravansérails d' Iran et Petites Constructions Routières*. Le Caire: Institut Francais D'archeologie Orientale.

Stahl, A. F. (1896). „Reise in Nord- und Zentral-Persien“. *Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes geografischer Anstalt*, Heft 118. ed. by A. Supan. Gotha : Justus Perthes.